

## Beschlussvorlage

eingereicht durch:	Fraktion BfW/Grüne		
Beratung:	x Stadtentwicklungsausschuss	Sitzung am:	24.08.2020
	x Bau- und Planungsausschuss	Sitzung am:	01.09.2020
	x Hauptausschuss	Sitzung am:	15.09.2020
Beschluss:	x Stadtverordnetenversammlung	Sitzung am:	25.02.2020
		Beschluss-Nr.:	S 09/175/20

---

**Betreff:** Sofortprogramm zur Radverkehrsförderung in der Stadt Wildau

### Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

Der Radverkehr in der Stadt Wildau soll systematisch und nachhaltig gefördert werden, mit dem Ziel, die Nutzung des Fahrrads im Alltags- und Freizeitverkehr zu erhöhen und die Sicherheit der Radfahrenden zu steigern. In einem ersten Schritt werden folgende Sofortmaßnahmen beschlossen.

1. Bei allen Straßenbaumaßnahmen (Neubau, Ausbau, Sanierungen) sind von der Stadtverwaltung grundsätzlich immer gesonderte und für die jeweilige Situation angemessene Radverkehrsanlagen (Radschutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwege, Fahrradschnellwege, Fahrradstraßen, Fahrradzonen) nach aktuell geltenden technischen Regelwerken (hier insbesondere unter Berücksichtigung der ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen- der FGSV) einzuplanen. Zweirichtungsradwege und gemeinsame Geh- und Radwege sind innerörtlich im Neubau grundsätzlich nicht mehr oder nur in gut begründeten Einzelfällen zu planen.
2. Der Fachausschuss für Bau und Planung ist regelmäßig über geplante Straßen- und Wegebaumaßnahmen und die dabei vorgesehenen Radwegführungen zu informieren und zu beteiligen.
3. Die Einwerbung von Bundes- und Landesfördermitteln für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist bei allen (Straßen-)Baumaßnahmen durch die Stadtverwaltung zu prüfen.
4. Die Stadt Wildau nimmt erstmalig im Jahr 2021 an der Aktion „Stadtradeln“ des Klimabündnis' (<https://www.stadtradeln.de/darum-geht-es>) teil. Eine Teilnahme in den Folgejahren wird gesondert beschlossen.
5. Die Stadtverwaltung gründet eine AG Radverkehr, die mindestens vierteljährlich tagt. Neben Verwaltungsmitarbeitern sollen darin VertreterInnen von Fraktionen, Verbänden, der Einwohnerschaft, wichtigen Stakeholdern (Wohnungswirtschaft, Technische Hochschule, Schulen, Kitas, Gewerbeverein u.a.) sowie nach Möglichkeit der Polizei und der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises vertreten sein. Ziel ist der fachliche, operative Austausch zu konkreten Radverkehrsplanungen sowie

20142 TH bei Verkehrs- Arbeits-  
versammlung, Vorlesung  
pro  
Radwege

Maßnahmen

die Konzeption von Maßnahmen und Kampagnen zur Radverkehrsförderung und Steigerung der Radverkehrssicherheit.

6. Bis Ende des Jahres 2021 ist ein Radverkehrskonzept durch die Stadtverwaltung zu erstellen. Dieses beinhaltet mindestens
- die Erfassung des Ist-Zustandes (Quantität, Qualität, Gefahrenstellen) des Radwegenetzes, der wesentlichen öffentlichen Radabstellanlagen sowie der Fahrradwegweisung,
  - die Festlegung von Fahrradhaupt- und Nebenrouten mit Berücksichtigung von Schulwegen und überörtlichen Verbindungen,
  - Qualitätskriterien für den Bau und die Sanierung von Radwegen sowie für Radabstellanlagen,
  - einen Bau- und Sanierungsfahrplan (mit Kostenschätzungen und Priorisierungen) für die Fahrradinfrastruktur (Radwege, Abstellanlagen, Fahrradwegweisung für den Alltagsverkehr) für die Zeit bis zum Jahr 2030.
  - Maßnahmenvorschläge für die Öffentlichkeitsarbeit

+ 1)

Auswertung  
Studie  
sichere

Stahlwege

Für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes ist die Einwerbung von Fördermitteln durch die Stadtverwaltung zu prüfen. Eine Abstimmung bzw. enge Kooperation mit der „Stiftungsprofessur Radverkehr“ der Technischen Hochschule Wildau ist anzustreben.

7. Als erster Radwegneubau wird ein beleuchteter Radweg zwischen dem S-Bahnhof Wildau und der südlichen Gemarkungsgrenze zu Königs Wusterhausen westlich der Bahntrasse, als Teil eines interkommunalen Nord-Süd-Radweges, in Angriff genommen. (Die Stadt Königs Wusterhausen ist nach Möglichkeit mit zu involvieren, damit der Radweg südlich der Ortsgrenze lückenlos in Richtung Krankenhaus und Innenstadt weitergeführt wird.) Dazu wird die Verwaltung beauftragt, noch in diesem Jahr eine Vorplanungsstudie in Auftrag zu geben, mit der eine fundierte Kostenschätzung für eine mögliche Fördermittelbeantragung im Folgejahr ermöglicht wird.

### Begründung:

Fahrradfahren ist in Wildau bei Alt und Jung beliebt und dank kurzer Wege eine echte Alternative zum Auto (zumindest innerörtlich). Aber: Es gibt kaum offizielle, eigenständige Radwege: Meist nutzen Fahrradfahrer die Fahrbahn, Gehwege mit „Radfahrer frei“, Zweirichtungsradwege oder (unerlaubt, aber meist toleriert) Gehwege. Die Schulen und Kitas sind mitunter nicht sicher aus allen Ortsteilen per Fahrrad erreichbar.

Fahrradabstellanlagen sind nicht an allen wichtigen Punkten der Stadt in ausreichender Menge und Qualität vorhanden. Ein ortsübergreifendes Radwegenetz mit innerörtlicher Erschließung ist ebenso wie eine Fahrradwegweisung nicht vorhanden. Damit Radfahren für Wildauer\*innen aller Altersgruppen noch attraktiver und sicherer wird, sollen die vorgenannten Maßnahmen als erste Schritte zu einer systematischen Radverkehrsförderung unternommen werden.

Zudem hat sich die TH Wildau erfolgreich um die Einrichtung einer vom Bund geförderten Stiftungsprofessur zum Thema Radverkehr beworben. Verbunden ist damit auch die Einrichtung eines Masterstudiengangs „Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen“. Die Stadt Wildau kann somit direkt vom Wissenstransfer profitieren und die Bindung zur TH stärken, während Professur und Studierende theoretisches Wissen vor Ort praxisnah anwenden können.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Zu 1-3) Im Rahmen des Straßenaus- und Umbaus sowie der Sanierung können in der Baulast der Kommune Mehrkosten für Radverkehrsanlagen anfallen, die ggf. vom Land mitgetragen werden. Durch Fördermitteleinwerbung können die Kosten für Radwege-Infrastrukturmaßnahmen erheblich gemindert werden (z.B. MIL-Richtlinien<sup>1</sup> „Mobilität“ und „Sichere Schul- und Spielwege“, BMU-Förderprogramme<sup>2</sup>, BMVI-Förderprogramme<sup>3</sup>).

Zu 4) Für die Teilnahme am Stadtradeln fallen überschaubare Teilnahmegebühren an (250 Euro, sofern der Landkreis Dahme-Spreewald 2021 erneut teilnimmt; ansonsten 1.090 Euro<sup>4</sup>).

Zu 5) Für die Organisation einer AG Radverkehr fallen keine Kosten an (im Rahmen der allgemeinen Verwaltungsarbeit bzw. durch ehrenamtliche Teilnahme Dritter).

Zu 6) Die Kosten für ein Radwegekonzept sind abhängig von den bereits vorhandenen Datenbeständen und Plänen und müssen durch die Stadtverwaltung noch eruiert werden; sie können unter Umständen durch Fördermittel vermindert werden. Ggf. kann das Radverkehrskonzept ein separater Teil einer ohnehin beabsichtigten Verkehrsstudie sein, sofern die o.g. Inhalte berücksichtigt werden.

Zu 7) Die Kosten für eine Vorplanungsstudie für die ca. 1,2 km lange Verbindung sind noch durch die Stadtverwaltung zu ermitteln.

### **Abstimmungsergebnis:**

beschlossen.....  
abgelehnt.....  
zurückgezogen.....  
überwiesen an den Ausschuss: .....  
beschlossen mit den Änderungen.....

### **Vermerk:**

Es war(en) ..... Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung auf Grund des § 22 der Brandenburgischen Kommunalverfassung (BbgKVerf) von der Beratung und Abstimmung ausgeschlossen.

Ronny Richter  
Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung  
Drucksache Stadtverordnetenversammlung Wildau  
Wahlperiode 2019-2024

<sup>1</sup> <https://mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/381146>

<sup>2</sup> <https://www.klimaschutz.de/forderung>

<sup>3</sup> <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>

<sup>4</sup> <https://www.stadtradeln.de/anmelden>